

*Frenadas al límite,
aceleraciones bestiales,
cambios de dirección
rapidísimos, inclinaciones
extremas, salidas desde cero
con la rueda delantera en el
aire, todo lo hace de maravilla,
al punto en que cuesta
trabajo bajarse de ella.*

La chica fácil

Imaginen que van por una playa solitaria y ven venir caminando hacia ustedes, de forma sensual y en un minúsculo vestido de baño, a una exótica mujer de esas que aceleran el ritmo cardíaco y de las que sobresalen incluso en la abundancia de belleza femenina a la que estamos acostumbrados en Colombia. Cuando están a pocos pasos de cruzarse, ella les dirige una maliciosa sonrisa que les corta la respiración y antes de que puedan siquiera dejar volar sus más lujuriosos pensamientos, ella los abraza y con un beso que los deja sin aliento estalla inevitablemente un encuentro desenfrenado donde su masculinidad responde a la altura.

Ya deben estar pensando que se nos coló una historia de revista porno barata por algún virus que cogimos de algún sitio web triple x, pero la verdad es que después de mucho pensarlo fue la manera más gráfica de describir lo que sentimos en nuestro fulgurante encuentro con la Street Triple R, una moto exótica con la que tuvimos un día de verdadera lujuria motociclista como pocos y que nos cautivó con su diseño irreverente que parece salido del taller de algún preparador del bajo mundo, de esos que rayan en el límite entre la locura y la genialidad.

Ahora se estarán preguntando ¿así de buena es esta "pequeña" naked? Y la respuesta es: definitivamente sí, pero no es buena, ¡es buenísima! Tanto que dejó boquiabiertos a todos los que se encontraban en la pista de Tocancipá a comienzo de año cuando le ganó a las deportivas de 600 a 1.000cc en la categoría de motos de calle.

Después de la carrera muchos se acercaban a los pits de Triumph para verla de cerca y comprobar que se trataba "apenas" de una naked de 675cc y tres cilindros, sin ninguna modificación, salvo por el escape Arrow tres en uno de titanio que le quita 7 kilos respecto al original (quedando en solo 160kg), le sube un par de caballos y le proporciona un sonido de locos, pura música para los oídos.

El secreto de esta moto es simple, lo que vemos es prácticamente una Daytona al desnudo, una fórmula ganadora, con su mismo chasis, suspensiones, frenos y motor, solo que este último ha sido retocado para que sea todavía más agradable, con 105 caballos a 11.700rpm y con 6,9 kg-m de torque a 9.200rpm; con una geometría de dirección menos radical para hacerla demasiado intuitiva y obediente; con un manubrio ancho y plano que brinda control total en todo momento y con una postura más relajada, aunque sigue siendo una máquina de carácter deportivo.





Definitivamente las hay más potentes, más imponentes, más rápidas, más intimidantes, pero esta "streetfighter" inglesa gana en el aspecto más importante, en la capacidad de transmitir emociones, es una moto que pone a latir más fuerte el corazón, que acelera la respiración, que nos inunda de adrenalina el torrente sanguíneo, que se deja exprimir con más facilidad, en otras palabras es una moto que lo hace sentir a uno mejor piloto, encima de ella fluyen locuras impensables con otras, nos invita a explorar nuevos horizontes y difícilmente nos sentiremos excedidos, pero tampoco defraudados. Igualmente es muy fácil lograr un balance perfecto entre nuestras capacidades y las suyas, sintiendo que tenemos suficiente de todo, pero que podemos disfrutarlo a fondo y de ahí todo lo que resulta es altamente placentero.

Frenadas al límite, aceleraciones bestiales, cambios de dirección rapidísimos, inclinaciones extremas, salidas desde cero con la rueda delantera en el aire, en fin, todo lo hace de maravilla, al punto en que cuesta trabajo bajarse de ella y de manera inevitable termina generando adicción, casi como un amor enfermizo.

El día con ella se nos pasó volando, pero no faltaron las emociones en ningún momento y nos encantó su silueta pequeña y delgada, que permite moverla a nuestro antojo y en la que encajan perfectamente nuestras piernas, con una postura relajada y bastante comfortable, solo extrañando un poco más de ángulo de giro de su dirección que es algo limitada, pero lo compensa con una gran agilidad y si nos movemos junto con ella podemos llevarla fácilmente como se nos antoje y girarla en espacios muy reducidos con toda facilidad.

A diferencia de la Daytona, la caja se mostró un poco dura, pero solo cuando hacíamos los cambios de forma lenta, al hacerlos rápidamente no había ninguna dificultad y se mantenía la precisión para jugar con las 6 marchas, que también disponen de una relación muy corta que permite exprimir fácilmente el tricilíndrico hasta conseguir velocidades que rondan los 240km/h o llevarlo a ritmo relajado sin dificultad alguna, disfrutando de un motor que es aprovechable casi desde 2.500rpm hasta la línea roja situada al 13.750rpm y siempre con gran suavidad de respuesta al acelerador.



El motor, derivado de la Daytona es ultra compacto. El tablero es muy completo. El Escape Arrow le da un sonido adictivo.



La Street nos cautivó con su diseño irreverente que parece salido del taller de algún preparador del bajo mundo.

Ficha Técnica

Motor	Tricilíndrico, 4T, 12 válvulas, DOHC, refrigeración líquida
Cilindrada	675 c.c.
Rel. compresión	12.65 : 1
Torque Máx.	6.93 kg/m a 9.200rpm
Potencia Máx.	106hp a 11.700rpm
Alimentación	Inyección electrónica secuencial multipunto
Encendido	Eléctrico
Transmisión	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Susp. Del.	Telescópica invertida de 41mm
Susp. Tra.	Monoamortiguador regulable
Freno Del.	Doble disco de 308mm diam.
Freno Tra.	Disco 220mm diam.
Peso	189 kg en orden de marcha
Capacidad Tanque	4.6 galones (17.4 L)
Precio	Versión R \$35.124.000 Versión estándar \$32.124.000
Para saber más	www.triumph.co.uk

La Street comparte con sus hermanas un alto nivel de calidad en todos sus componentes y el acabado mate de su pintura naranja es simplemente exquisito, tanto a la vista como al tacto. Tal vez lo único que no logró gustarnos visualmente fue el terminado de aluminio pulido que le dieron a los soportes de los posapiés del piloto.

El tablero sigue la misma línea de la Daytona, aunque no tiene los mismos tonos en su "display" digital, pero nos entrega todo tipo de información, con indicador de cambios, computador de viaje, luces de cambio de marcha programables, reloj, temperatura, parciales, velocímetro y un tacómetro análogo que predomina en la visual.

En la Street Triple no se olvidaron del pasajero

y es por ello que el asiento lo recibe con suficiente espacio, en una postura que no resulta tan forzada y con la posibilidad de equiparla con un asa para que tenga de donde sujetarse, disponible en el catálogo de accesorios originales de la marca, que cuenta con una interminable lista de opciones especialmente diseñados para cada modelo.

Secretos de cocina

Un buen cocinero jamás negará que la base de un buen plato son unos ingredientes de primera, pero también dirá que esto no garantiza el éxito del mismo. Necesariamente debe haber pasión al prepararlo, creatividad y obviamente conocimiento. Al parecer en Triumph lograron juntar todo esto y al final cuando la mesa esta servida no hay más

que preocuparse por disfrutar cada bocado, o en este caso cada kilómetro, cada curva y cada gota de combustible.

Al final cada una de estas tres motos inglesas nos dejó un sabor único, la viajera con garra deportiva es la devoradora de kilómetros por naturaleza, donde las emociones fuertes y el confort van siempre unidos; la Daytona es la supersport más disfrutable que hayamos tenido entre manos, pero es también un arma afilada al máximo que no tiene problemas para desafiar a cualquiera de sus rivales; por último esta la chica fácil, que domina el arte de enamorar a cualquiera con sus encantos y que nos deja ir siempre más allá, encontrando nuevos niveles de placer en dos ruedas.

